

ORGANE DE LA FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT.

PARAÎT UNE FOIS PAR MOIS EN LANGUES FRANÇAISE, ALLEMANDE, ANGLAISE, SUÉDOISE ET ESPAGNOLE

**AMSTERDAM-PAYS-BAS
61, VONDELSTRAAT
ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE
INTRANSFE-AMSTERDAM
TÉLÉPHONE 80186**

SOMMAIRE:

Articles d'intérêt général:

- Luttes menaçantes. 62
- A travers le monde 63
- Communications du Bureau 70
- L'Inde et ses travailleurs des transports (VI) 65

Cheminots:

- Le Congrès des cheminots espagnols 67
- Dans les wagons lits et wagons-restaurants (II) 67

Transports:

- La Conférence européenne sur la circulation routière, Genève, mars 1931 (III) 69

Marins:

- La crise dans la navigation et la construction maritimes 70
- La marine marchande japonaise et l'Union des marins (V) 71

Espéranto 64

A cause des vacances le prochain numéro ne paraîtra que le 1er août et sera un numéro double.



SOLIDARITÉ.

LUTTES MENAÇANTES.

On dirait que les ouvriers des ports et les marins avaient la vie trop bonne.

Après les attaques dirigées dans différents pays contre les salaires et conditions de vie des travailleurs des industries de production — attaques qui presque sans exception, ne réussirent que trop bien et qui eurent comme résultat que, pour « assainir » l'économie, les millions de chômeurs sont restés sans travail et le revenu de ceux qui travaillent encore a été diminué de 10,15, 20 % ou même davantage — on se tourne à présent contre les ouvriers des ports et les marins.

Messieurs les capitalistes dans l'industrie de la navigation et des transports, les armateurs et les grands employeurs dans les ports, sont occupés à préparer et à exécuter d'une manière systématique l'attaque qui devra se faire sur toute la ligne du front international.

On débuta en Allemagne où les employeurs dans le port de Hambourg résilièrent le contrat collectif pour le 31 décembre dernier et réclamèrent une réduction des salaires de 13 %. Par son attitude énergique, l'organisation des ouvriers réussit à obtenir que le contrat fût prolongé jusqu'au 15 février de l'année en cours. Les négociations qui firent suite, aboutirent à une sentence arbitrale qui prévoyait une diminution du salaire journalier de 9,20 marks à 8,80, soit une diminution de 4,3 %. Un referendum parmi les ouvriers du port donna une majorité considérable contre la sentence, mais la majorité des 3/4, prévue par les statuts, ne fut pas obtenue. La sentence était donc acceptée et les tarifs réduits sont applicables à partir du 1er mars jusqu'au 30 septembre prochain. Ce nouveau contrat peut être résilié le 30 juin. Il semble bien hors de doute qu'il sera résilié et que les patrons s'efforceront d'appliquer en septembre de nouvelles réductions notables.

A cette même époque, les armateurs norvégiens entreprirent une offensive contre les marins. Le contrat collectif dans la navigation au long cours qui expirait le 31 janvier, fut résilié et ils réclamèrent une réduction des soldes de 20 %. Il va sans dire que les gens de mer refusèrent d'accepter cette « offre ». Les négociations furent vaines. L'arbitre nommé par le gouvernement fit alors une proposition prévoyant une réduction des soldes de 4 %, mais cette proposition fut repoussée par les employeurs. Depuis le 2 mars, une espèce de guérilla est menée entre les deux parties. Etant donné l'attitude énergique des marins, les armateurs n'ont pas osé jusqu'à présent procéder à un lock-out et l'Union norvégienne des marins et chauffeurs décida, de concert avec l'Union des transports et avec la Centrale syndicale nationale et la Fédération scandinave des trans-

ports, que ses membres continueraient le travail partout où les anciennes soldes étaient maintenues. Les navires, par contre, sur lesquels les maisons d'armement ont réduit les salaires, sont mis à l'index. Jusqu'à présent, cette tactique s'est trouvée être la meilleure. Le résultat final de la lutte ainsi menée dépend cependant en grande partie de l'issue qu'aura le grand lock-out, déclaré en ce moment par le patronat norvégien contre un grand nombre d'ouvriers travaillant dans les industries de production.

En Hollande, les organisations patronales dans l'industrie des ports ont résilié, le 7 mars dernier, le contrat collectif, en ce sens que le contrat est encore observé mais qu'il peut être résilié le 1er de chaque mois. Ceci signifie dans la pratique que les employeurs peuvent passer à l'attaque, aussitôt que le moment leur en semblera propice.

A présent les armateurs ont également résilié pour le 1er juillet, le contrat collectif applicable aux marins et ils réclament en même temps une réduction des salaires de 15 %. Cette revendication a été présentée par les armateurs d'une manière conciliante. Ils déclarèrent ne pas vouloir insister sur leur demande, mais être disposés à se contenter d'une réduction de 10 %, si l'organisation était prête à l'accepter sans négocier et à la défendre auprès de ses membres. L'organisation a naturellement refusé et a déclaré qu'au contraire, elle conseillerait aux gens de mer de résister par tous les moyens contre toute réduction des soldes. La lutte semble pour ainsi dire certaine et les ouvriers des ports ne pourront guère rester « neutres ».

Vu d'un point de vue international, tout cela ne sont cependant que des combats d'avant-garde. L'attaque principale des employeurs dans l'industrie des ports et de la navigation maritime, étroitement unis internationalement et collaborant intimement — lorsqu'il s'agit de lutter contre les ouvriers — vise les ouvriers des ports de Grande-Bretagne.

La situation des dockers anglais est d'une importance spéciale pour les conditions de travail des dockers d'autres pays, particulièrement de ceux qui se trouvent autour de la Mer du Nord. Depuis la grande grève des ouvriers des ports anglais au printemps 1924, lorsqu'ils réussirent à faire annuler la réduction des salaires de 2 shillings par jour, appliquée en 1922, et à porter les salaires au niveau de 12 shillings par jour dans les grands ports et de 11 shillings dans les ports de moindre importance, leur position est restée inchangée. A présent encore, ils seraient peut-être à l'abri d'attaques contre leurs salaires, si les employeurs n'étaient pas poussés à agir et ne se trouvaient pas jusqu'à un certain point sous la pression de la haute finance, de même que de

l'Association générale des employeurs, la *Federation of British Industries*. C'est sous cette pression qu'ils ont entrepris à présent une attaque contre les conditions de travail et de salaires des dockers. En Grande-Bretagne, comme dans tous les autres pays, la classe capitaliste poursuit d'une manière calme et systématique sa campagne d'exténuation, de découragement et de démoralisation des classes laborieuses. Ses alliés dans cette lutte sont le chômage et la dépression économique. Ils lui permettent d'expliquer son attitude devant l'opinion publique, en alléguant « des nécessités économiques » et de camoufler en telle sorte son but véritable, essentiellement politique, qui est de refouler, d'affaiblir et d'écraser la classe ouvrière.

Les employeurs désirent imposer aux ouvriers des ports anglais des réductions de leurs salaires, respectivement de 12 à 10 et de 11 à 9 shillings par jour, de même que des diminutions correspondantes de tous les salaires à la tâche. Ils veulent en outre modifier les règlements qui existent dans chaque port, de manière que le système des salaires à la tâche puisse encore servir d'aiguillon, mais qu'en même temps, ce soit l'employeur, et non pas l'ouvrier, qui retire la part du lion dans les avantages obtenus par l'effort supplémentaire du travailleur. Le patronat veut aussi supprimer toutes les dispositions favorables aux ouvriers concernant le salaire minimum garanti, en raison de l'incertitude qui existe souvent dans l'industrie des ports au sujet de l'heure du début du travail; il veut la suppression de toutes les restrictions existant au sujet des heures supplémentaires — estimées nécessaires par le patronat — il entend revoir les barèmes du paiement du travail supplémentaire. Bref, il veut une revision et une suppression de tout ce que l'organisation puissante des ouvriers des ports anglais a réussi à conquérir au cours de longues années de lutte. S'ils acceptaient les avilissements proposés, les ouvriers des ports de Grande-Bretagne devraient à nouveau travailler à des conditions telles qu'elles existaient dans les ports de leur pays, il y a 30 ou 40 ans. Il est évident, et cela ne demande guère d'explications, que les comités des organisations n'ont pas accepté ces propositions patronales. Dans une conférence avec les employeurs, au cours de laquelle ces derniers proposèrent de nommer une commission paritaire pour étudier et examiner les propositions patronales, Bevin, le secrétaire général de l'Union britannique des transports adhérente à l'I.T.F., déclara que ces propositions étaient inacceptables, qu'elles ne constituaient pas une base pour des négociations et qu'il n'avait pas l'intention d'en discuter, à moins que ses adhérents ne l'y obligent. La conférence se sépara sans avoir abouti.

Sur ces entrefaites, le Comité exécutif a porté les propositions patronales à la

connaissance des sections, en les priant de faire connaître leur avis avant le 27 mai. Une nouvelle conférence entre les représentants ouvriers et patronaux dans l'industrie des ports aurait lieu le 2 juin. Cette conférence vient d'avoir lieu, mais elle n'est pas arrivée à un résultat définitif. Ainsi que l'on pouvait s'y attendre, les sections ont répondu aux propositions des employeurs, propositions qui signifiaient pour 200.000 hommes des diminutions de leur revenu allant de 2 à 4 shillings par semaine, — tandis que le rendement des ouvriers a augmenté ces dernières années de 22½% — par un refus catégorique.

Le 2 juin, Bevin a communiqué cette réponse aux employeurs dans un discours solidement documenté. Les employeurs répondirent qu'ils étaient disposés à laisser pour le moment leurs propositions en suspens, si l'organisation se déclarait prête à discuter, suivant les dispositions du contrat collectif encore en vigueur, sur les conditions où se trouve l'industrie. L'organisation ne pouvait pas refuser de faire droit à cette demande et c'est ainsi que, le 15 juin, à l'époque où paraîtra ce journal, une entrevue aura lieu sur «les conditions existant dans l'industrie».

Il est difficile de prévoir dès à présent quels seront les résultats de cette entrevue et quelles en seront les conséquences. Les patrons exposeront certainement que la situation où se trouve l'industrie nécessite des réductions de salaires; les ouvriers, de leur côté, s'emploieront pour démontrer que non seulement ces réductions ne sont pas nécessaires, mais encore que les ouvriers ne peuvent pas y consentir. Il semble assez vraisemblable qu'on ne réussira pas à se mettre d'accord au sujet de la situation dans laquelle se trouve l'industrie et des conclusions qu'il faut en tirer et que la situation dans l'industrie des ports anglais restera ce qu'elle est à présent, c'est-à-dire qu'un conflit sera inéluctable et qu'il faudra avoir recours à une lutte à vie ou à mort. Il n'en sera pas autrement en Hollande, ni en Allemagne, ni ensuite en Belgique.

Il faut que les organisations d'ouvriers des ports et de marins se tiennent sur leurs gardes et cherchent à agir avec le plus d'unité et de cohésion possibles; à côté de cela, il faudra une collaboration aussi étroite que possible, un profond esprit de solidarité entre les organisations de dockers des pays de la Mer du Nord. Quel que soit le pays ou le port dans lequel la lutte sera déclenchée, cette lutte, son développement et son issue auront une répercussion immédiate et sensible sur les conditions des ouvriers des ports et des marins des autres pays.

Plus que jamais, il est nécessaire de mettre en pratique la devise : un pour tous, tous pour un ! Cela non seulement nationalement, mais encore et surtout internationalement.

A TRAVERS LE MONDE.

Les projets de désarmement et leurs résultats.

Il ne se passe pas de jour où l'on ne publie des paroles ou des affirmations d'hommes d'Etat ou d'autres hommes influents au sujet du problème du désarmement. Généralement, dans ces cas, les paroles servent à déguiser la pensée. Pour faire une variante sur une phrase connue de Marx : il ne faut pas juger du désir de désarmement des gouvernements, d'après leurs propres déclarations. Celui qui applique cette conception, qui s'est trouvée jusqu'à présent être l'unique conception réaliste, à la Conférence internationale du désarmement que la Société des Nations convoquera pour l'année prochaine, aura réussi à s'épargner une désillusion.

Lors de l'ouverture du 6ème congrès de la Chambre de Commerce internationale, à Washington, au début du mois passé, le président Hoover a cru également devoir manifester de l'inquiétude au sujet des armements actuels. Suivant ses évaluations, on dépense dans le monde entier 5 milliards de dollars en armements, c'est-à-dire 90 % de plus qu'avant la guerre. Il y a continuellement un nombre de 7 millions ½ d'hommes sous les armes, tandis que les réserves s'élèvent à 20 millions d'hommes. «Des propositions tendant à une diminution des armements» ainsi déclara Hoover «aideront davantage au redressement économique du monde entier que n'importe quel autre remède.»

Telles étaient les paroles. Parlons à présent de la pensée qui s'y cache, pensée que, dans la plupart des cas, on ne peut que supposer. Cette fois, la pensée nous est révélée par un des porte-paroles du capitalisme allemand qui aurait, lui, eu intérêt à ce que le président Hoover prononce d'autres paroles. La *Frankfurter Zeitung* du 22 mai écrit : «Si Mr. Hoover à préféré traiter devant les commerçants et les banquiers, au lieu d'un sujet économique, précisément une question aussi essentiellement politique que la question du désarmement, cela démontre combien il tenait à éviter les plaintes des représentants des Etats européens au sujet de leurs difficultés financières». Les contrastes entre les différents groupes capitalistes nous rendent donc ici le service positif de nous renseigner au sujet de la valeur véritable d'affirmations comme celle de Mr. Hoover.

Il semble inconcevable, à la lumière de ces contrastes, qu'il existe encore des hommes sérieux, à l'esprit critique, qui se font des illusions au sujet des résultats possibles de la Conférence du désarmement, dont la date a été fixée à présent définitivement au 2 février 1932. Il suffit d'observer d'une manière critique les préparatifs que l'on prend pour cette conférence, pour guérir de cette illusion. Dans la réunion du Conseil de la Société des Nations du 20 mai, eut lieu un débat sur le questionnaire qui, en préparation de cette confé-

rence, sera expédié aux gouvernements afin d'obtenir un aperçu sur l'état des armements. L'Allemagne qui, comme Etat vaincu dans la guerre mondiale, n'a pas le droit de s'armer comme elle le voudrait, n'a aucun intérêt à faire des détails au sujet de ses armements et elle insista par conséquent pour que le questionnaire fût très détaillé. Il en résulta un débat acharné qui fit ressortir que les gouvernements sont disposés à remplir des questionnaires, pourvu que le texte en soit conçu de manière à permettre qu'aucun renseignement ne soit rendu public sur la valeur réelle de leurs armements.

Entretemps, la tragédie du désarmement sera poursuivie, jusqu'à ce que la confusion soit devenue si grande et si générale, que les gouvernements auront des motifs justifiés pour se désintéresser de tentatives dont l'échec semble certain. Chacun d'entre eux réussira certainement alors, en alléguant les paroles qui auront été prononcées avec abondance à l'occasion de la Conférence du désarmement, à s'excuser en signalant la bonne volonté dont ces paroles étaient la manifestation.

La classe ouvrière fera bien de ne compter que sur ses propres forces pour engager la lutte contre le danger de guerre. C'est précisément aux ouvriers des transports qu'une tâche importante est échue : en se groupant solidement dans l'I. T. F., ils pourront constituer une garantie réelle en faveur de la paix.

Le fascisme conduit mal sa barque.



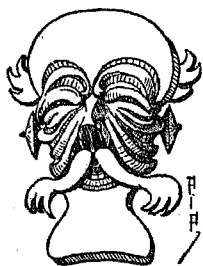
Il n'y a pas de gouvernement au monde qui, plus que le gouvernement fasciste, fasse vivre son pays au-dessus de ses moyens. Un des traits caractéristiques du fascisme est d'ailleurs son bluff, non seulement dans le domaine militaire, mais encore en ce qui concerne ses théories économiques. Or, ceci revient fort cher au peuple italien qui voit sa patrie aller à la dérive, sous la mauvaise administration du fascisme. Nulle part, la vis fiscale n'est serrée à tel point qu'en Italie où la charge des impôts a monté à 19,8 milliards. Malgré cela, l'année budgétaire en cours accuse un déficit de un milliard. Encore, les dépenses pour fins militaires s'accroissent sans cesse et ont déjà monté à 5 milliards 260 millions.

Depuis longtemps déjà, l'étranger considère que l'Italie fasciste n'est plus digne de crédits, ce qui ressort des échecs réitérés des tentatives de placer des emprunts à l'étranger. Le gouvernement a par conséquent dû avoir recours à contracter des emprunts auprès d'institutions financières du pays, ce qui a créé une dette publique trop grande pour être jamais amortie. Avec cela, cette politique financière pèse sur les fonctions économiques de l'industrie bancaire italienne, de manière à aggraver la dépression qui sévit depuis longtemps dans la vie du pays.

Il y a en Italie un chômage effroyable qui, tout en ayant augmenté encore ces derniers temps sous l'influence de la crise mondiale, frappait auparavant déjà des centaines de mille. Encore, la législation sociale italienne est-elle des plus mauvaises, de sorte qu'il y a une terrible misère parmi les sans-travail.

Il n'est pas possible, dans les circonstances actuelles, de trouver un moyen de sortir de l'impasse financière. Le gouvernement fasciste ne pourra poursuivre que sur la voie dans laquelle il s'est engagé, c'est-à-dire continuer à contracter dans le pays même des emprunts obligatoires, sans disposer des ressources pour pouvoir les amortir. Une débâcle est donc inévitable, ce qui fait qu'il est fort vraisemblable que la chute du fascisme sera hâtée par sa mauvaise administration. Au prolétariat italien, la tâche, en collaboration avec celui d'autres pays et en s'appuyant sur la solidarité de celui-ci, d'en finir de manière définitive avec le fascisme, aussitôt que le moment propice s'en offrira!

Les élections présidentielles en France.



M. le Président!

L'agitation qui régnait en France au sujet de l'issue des élections présidentielles, prouve que la cause de la paix va mal. On disait que, si Briand n'était pas élu président, la paix en Europe serait compromise. Ce n'étaient pas seulement les éléments bourgeois d'orientation «pacifiste» qui nourrissaient cette crainte, mais une pensée analogue existait dans les milieux socialistes. Il est vrai que Briand devrait, une fois président, renoncer à son activité comme ministre des Affaires étrangères en raison de laquelle on avait avancé sa candidature, et ne pourrait plus poursuivre à Genève ses efforts, considérés comme salutaires. Ce facteur ne sembla cependant pas si important qu'il dût, pour cette raison, renoncer à la présidence. M. Briand n'a pas été élu, malgré la circonstance, certainement favorable à son élection, que depuis Locarno, il a dérivé vers la droite à un tel point que même les nationalistes réactionnaires ne pouvaient plus faire valoir beaucoup d'objections contre sa personne. Toutefois, la place a été occupée par un homme encore plus malléable, M. Paul Doumer, président du Sénat, faisant lui-même partie des groupes de «gauche», mais dont la candidature avait été avancée par les partis de droite qui avaient conclu, à juste titre, de son passé politique que ses principes n'ont pas une constance à toute épreuve. Briand estima que sa non-élection avait ébranlé son prestige et il offrit donc sa démission comme ministre des Affaires étrangères. Des instances amicales venant de plusieurs côtés, le firent cependant passer sur cet obstacle, certainement pas imaginaire, de sorte que tous ceux qui se

font des illusions au sujet de son activité dans la Société des Nations, conservent en lui le grand apôtre de la Paix.

Pendant sa période démissionnaire, Briand a continué à participer aux travaux de Genève. Dans la séance de clôture de la Commission de l'Union européenne, le 21 mai, il a montré d'une manière qu'on ne saurait mal interpréter qu'il ne servait pas la cause de la paix d'une manière aussi intégrale que sa renommée pourrait le faire penser. Il s'agissait de l'incident suivant. Le Commissaire du Peuple pour les Affaires étrangères de l'Union des Soviets, Litwinow, qui, une fois déjà, avait par ses propositions de désarmement, placé les gouvernements capitalistes dans une position difficile, avait présenté un projet de désarmement économique sous la forme d'un pacte de non-agression. Le président de la Commission européenne, Briand, qui devait mettre cette proposition à l'ordre, faisait comme si elle n'avait pas été présentée. Lorsque, non seulement Litwinow, mais encore le représentant de la Turquie et M. Henderson, insistèrent pour que l'on discute la proposition, Briand ne réagit toujours pas. Finalement, Henderson dut rappeler d'une manière assez acerbe la nécessité d'un examen de la proposition de Litwinow, après quoi il ne resta pas d'autre possibilité à Briand que d'inscrire la proposition à l'ordre du jour de la session de septembre. Si Briand était vraiment l'homme qu'il fait semblant d'être et pour lequel on le prend, il aurait pu prouver, cette fois, qu'il est disposé à servir la cause de la paix, autrement que par des paroles. Dans ce cas cependant, sa politique eût été non seulement idéaliste, mais encore réaliste, et un politicien bourgeois du genre de Briand s'en gardera bien. Ce qui revient à dire que l'on évalue inexactement les effets de sa nomination aux fonctions de président de la République Française, en voulant y voir une garantie pour la paix.

Le capitalisme trouve une solution à la crise.

Le capitalisme cherche à faire son profit de toute chose. Pourquoi donc pas de la crise? Il ne s'agit que d'être ingénieux. Son but ultime en des temps de crise est toujours de réduire les salaires. Lorsque toutefois, on réussit à présenter les mesures prises comme étant dans l'intérêt de la communauté, elles offrent encore l'avantage d'une publicité gratuite.

Nous pensons à ce que les *Harburger Oelwerke* ont fait en octobre 1930, so disant dans l'intérêt de leurs salariés et, en dernière ligne seulement dans celui de l'entreprise. La solution adoptée par cette société est justifiée par le remarquable raisonnement suivant: La direction n'est plus de l'avis suranné que le chômage actuel est le corollaire d'une crise économique passagère; elle estime que les transformations radicales de l'économie, survenues comme suite à la rationalisation, en sont les causes qui, actuellement seulement, se font valoir dans toute leur ampleur. Il faut par

conséquent compter de manière permanente sur un volume de travail réduit. La diminution des heures de travail à 36 heures par semaine est par conséquent une nécessité économique, car ainsi uniquement, on réussira à obtenir une réduction efficace et immédiate du nombre des chômeurs. On s'attend à ce qu'un relèvement sensible du pouvoir d'achat de la population se produira, attendu que, le total des salaires restant le même, on retire moins de capital (économies etc.) à la circulation.

Telle est l'argumentation théorique. Parlons à présent de l'application pratique de cette argumentation philanthropique: la répartition meilleure de la quantité de travail disponible eut lieu sans relèvement du salaire horaire; la semaine de travail fut diminuée de 48 à 36 heures et les effectifs qui étaient de 950 hommes, furent augmentés de 350.

Nous pouvons constater tout de suite que l'entreprise n'était certainement pas affectée par la crise, si elle a pu appliquer, en même temps qu'une réduction des heures de travail de 25%, une extension de son personnel de 40%. Le rendement de l'entreprise n'en a point été affecté, car on nous annonce triomphalement que la somme totale des salaires n'a pas augmenté. Elle a même baissé quelque peu.

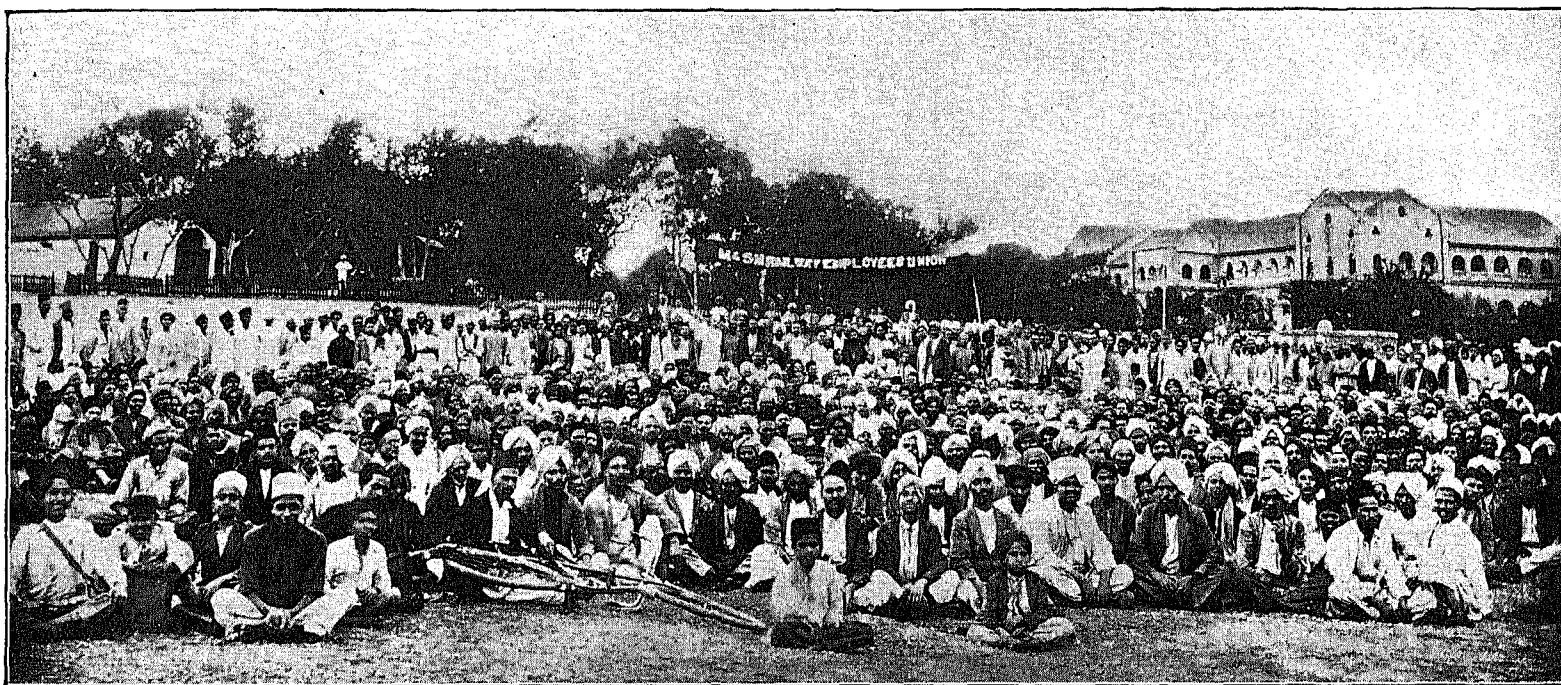
La conclusion est évidente: la direction a su avec une ingéniosité capitaliste tirer profit de la crise. . . . aux dépens de ses salariés. Néanmoins, elle poursuit la propagande pour ce système d'exploitation des travailleurs, jetés en proie à la misère, en faisant de la réclame pour l'aspect social (!) de ses mesures. Les agissements de ces employeurs ingénieux ont eu à présent comme résultat de radicaliser leurs salariés.



L'espéranto et l'éducation ouvrière.

L'Association pour l'éducation ouvrière de Suède a publié un aperçu sur les cours de langues étrangères, organisés par elle pendant l'année scolaire 1929/30. Il ressort de ce rapport qu'au total 591 cours ont été donnés, parmi lesquels l'espéranto a joué, ainsi que les années précédentes, un rôle important. L'anglais était en tête avec 262 cours, mais l'espéranto suivait immédiatement avec 255 cours. Les cours donnés en d'autres langues sont bien moins nombreux: l'allemand avec 67 cours, le français avec 6 cours et le russe avec un seul cours.

Bien que le nombre des cours d'espéranto ait légèrement baissé en comparaison de l'année 1928/29, on constate cependant une courbe nettement ascendante en faveur de l'espéranto. Il serait intéressant de constater quelle langue vient en première ligne, lorsqu'on tient compte du nombre de personnes qui ont réellement appris la langue dans laquelle ils ont suivi un cours.



Un meeting de cheminots indiens à Hubli.

L'Inde et ses travailleurs des transports.

VI.

Systeme de paiement des salaires.

Les salaires sont payés mensuellement, un système qui tend à aggraver les charges des travailleurs. Les misérables sommes touchées sont vite dépensées et le reste du mois, les travailleurs sont sans ressources. Il en résulte qu'ils ont recours à des usuriers. Une grande partie du revenu passe en intérêts pour des sommes empruntées et chaque mois, les travailleurs s'endettent davantage. La Fédération pan-indienne des cheminots a déjà à maintes reprises insisté auprès des autorités pour que les salaires soient payés hebdomadairement. Pour des raisons qu'elles connaissent mieux que quiconque, les autorités ont toujours fait semblant d'ignorer cette demande.

Le budget d'un ouvrier indien.

Le tableau suivant donnera une idée des dépenses qu'a à faire tous les mois un ouvrier indien qui habite une seule chambre et prend deux repas par jour, pour les articles de première nécessité :

	<i>roupies : annas :</i>	
Loyer.	3	0
Riz, qualité inférieure 30 lbs.	2	12
Bois de chauffage	1	4
Farine, qualité inférieure 20 lbs.	2	8
Légumes.	1	4
Huile pour préparer les repas.	8	8
Graisse	1	4
Lentilles 8 lbs.	1	6
Sel	1	1
Sucre	3	3
Thé.	4	4
Epices.	2	2
total.	14	8

soit à peu près 21 shillings 9 pence.

On peut dire par conséquent qu'un montant de 14 roupies 8 annas est le minimum pour pouvoir subsister. Un travailleur qui gagne 15 roupies par mois, garde donc 8 annas (soit à peu près 15 francs français) pour d'autres dépenses et cela

dans un pays où aucune mesure sociale n'a été prise pour les travailleurs. Il y a néanmoins de grands nombres qui gagnent moins et même aux chemins de fer, où les salaires sont relativement meilleurs que dans d'autres industries, on paie des salaires de moins de 14 roupies par mois. Les chiffres que nous faisons suivre indiquent en effet le salaire mensuel touché par des hommes d'équipe et des garçons de bureau sur quelques-unes des compagnies de chemins de fer de première classe qui sont de la propriété du gouvernement de l'Inde et exploitées par lui: B.N. 10 roupies, M.S.M. 10 roupies 8 annas, S.I. 12 roupies, B.N.W. 8 roupies, N.W. 13 roupies, E.I. 12 roupies, E.B. 13 roupies, G.I.P. 9 roupies, B.B. et C.I. 12 à 13 roupies.

La Fédération pan-indienne des cheminots et les syndicats de cheminots en général, mènent une propagande incessante pour obtenir la fixation d'un salaire minimum, mais les administrations font la sourde oreille. Donnant des renseignements devant la Commission royale, chargée d'enquêter sur des questions ouvrières, le représentant de la M. et S. M. Ry. a reconnu qu'il y avait 34.000 cheminots qui gagnaient moins de 30 roupies par mois et 19.790 qui gagnaient moins de 15 roupies par mois.

Tandis que, en Europe, les travailleurs luttent pour une amélioration du niveau de vie, pour la pension de retraite et des indemnités de chômage, une cinquième partie de la population de l'Inde doit encore lutter pour sa simple subsistance.

Le rendement des travailleurs.

Le rendement insuffisant est un argument dont les employeurs aiment beaucoup se servir, lorsqu'il s'agit de parer à des mouvements qui visent à améliorer les conditions de travail des ouvriers de l'Inde. On croit de manière générale en Europe que le rendement de l'ouvrier indien est inférieur à celui d'un européen. Il n'en est pas ainsi. Parlant devant la Commission industrielle de l'Inde, M. Tatwiler, directeur général des *Tata Iron and Steel Works* qui emploient plus de 80.000 ouvriers, a déclaré que les ouvriers indiens sont très intelligents et apprennent rapidement et qu'ils sont plus disciplinés que les étrangers. Suivant le représentant à Bombay de la *General Motors Ltd.*, la capacité et l'intelligence moyennes d'un ouvrier indien sont aussi bonnes que la moyenne d'autres pays et ils peuvent facilement s'adapter à de nouvelles méthodes et conditions de travail. Telle est l'opinion exprimée par deux hommes compétents qui se trouvent en contact journalier avec les travailleurs.

Heures de travail.

Les heures de travail et de repos sont les suivantes :

Service	Heures de travail normales	Heures de travail réelles	Durée de présence	Jours Inter-vaux par semaine	Inter-rup-tions	Jour de repos
Trains	non limitées	non limitées	24	7	nulle	nul
Dépôt de locomotives	8	12	16	7	"	"
Exploitation	8	8 à 12	12 à 16 h.	7	"	"
Services électriques	8	10 à 12	service ininterrompu	70 heures par semaine	"	"
Traction	8	8	16	7	"	"
Gares	8 à 12	8 à 12	12 à 16	7	"	"
Ateliers	7	8	17	7	"	"
Signalisation	11	11	8 à 16	7	"	"

Congé annuel.

Les systèmes appliqués pour le congé annuel sont différents suivant le genre de service. Les ouvriers spécialistes, les manœuvres spécialisés et les manœuvres n'ont droit à aucun congé annuel, sauf à 20 jours fériés, et cela même après 35 ans de service. Les fonctionnaires subalternes ont droit à 15 jours de congé par an et les fonctionnaires supérieurs ont droit à 30 jours de congé et bénéficient en outre d'une continuation de la moitié de leur traitement en cas de maladie (pendant une durée de 30 jours pour les services sédentaires et pendant 60 jours pour les services de la ligne). Ils ont droit en plus à 10 jours de congé éparpillés. Les fonctionnaires supérieurs ont droit au paiement intégral, aussi bien des jours fériés que du congé annuel.

On voit dans ce qui précède que, en ce qui concerne le congé annuel, les ouvriers de l'Inde sont aussi mal partagés que sous d'autres rapports. Pratiquement parlant, le congé annuel est limité aux fonctionnaires supérieurs et subalternes dont plus de 75 % sont des Européens et des Anglo-Indiens.

Les logements.

Une petite partie seulement des cheminots indiens ont droit au logement. Les demeures qu'on met à leur disposition sont cependant fort misérables et peu hygiéniques. Il y a des cas de cheminots devant vivre avec leur famille dans un espace de 6 mètres carrés et de 2 mètres de haut.

Il y a quelques années, M. Saklatvala, ancien député au Parlement britannique, fit un voyage dans l'Inde. Il écrivit ce qui suit dans le *Labour Monthly* au sujet du logement :

«En voyageant dans l'Inde, on est frappé par les terribles contrastes : d'une part la vie moderne européenne avec tout son luxe et son confort, et un peu plus loin des êtres humains obligés à végéter, ainsi que cela se faisait il y a plus de mille ans.

Prenez vos pires tandis européens, vos casernes de logement les plus bondées et néanmoins, vous n'arriverez pas à vous rendre compte de ces chaumières sales et tombant en ruines, pour entrer dans lesquelles il faut se plier en deux, même lorsqu'on ne mesure pas plus de 1 m. 50. Il n'y a pas d'autre ventilation, ni ouverture pour éclairer l'intérieur. Il n'y a d'ailleurs rien à voir à l'intérieur de ces cabanes qui sont toujours sans aucun meuble. Je ne parle pas à présent des villages, mais de grands centres industriels comme Nagpur et Cawnpore. Ici en Europe, vous luttez pour la formation d'organisations qui peuvent faire de la propagande et combattre pour les droits des travailleurs, afin d'améliorer la santé des classes laborieuses et réduire le degré de mortalité. Lorsqu'on se rend aux Indes, on voit l'industrialisme occidental, sous la direction de capitalistes européens ou indiens, qui s'emploie ouvertement pour avilir les conditions hygiéniques des travailleurs et qui augmente la mortalité à un tel point que la mortalité infantile, qui était autrefois dans l'Inde de 200 sur 1.000, atteint le chiffre effrayant de 600 à 800 sur 1.000, parmi les enfants nés de parents travaillant dans des usines.»

Le coût de chaque unité de logement des cheminots européens est de 10 fois supérieur à celui des employés indiens et de 100 fois supérieur à celui d'un ouvrier de l'Inde.

Nous donnons ci-après quelques détails concernant le logement aux chemins de fer de l'Inde.

Règles générales du logement.

Les conditions de logement varient suivant la compagnie de chemins de fer, mais de manière générale, le logement mis à la disposition du personnel subalterne est conforme aux règles ci-après :

Gardes-barrières : Maisonnette de garde-barrière.

Autres ouvriers subalternes : Une pièce mesurant de 90 à 100 pieds carrés. *)

Ouvriers spécialisés : Deux pièces ayant une superficie totale d'environ 190 à 220 pieds carrés.

Note 1. Lorsque des logements de ce dernier type ne sont pas disponibles, les ouvriers spécialisés sont logés dans des habitations du type inférieur, fournies aux ouvriers subalternes.

Note 2. Sur certaines chemins de fer, par exemple le *Bombay, Baroda and Central India Railway*, l'habitation mise à la disposition d'un ouvrier spécialiste contient une grande pièce, une véranda et une cuisine.

Employés de grade subalterne : Deux pièces ayant une superficie totale de 250 à 270 pieds carrés, une cuisine d'environ 25 pieds carrés et une salle de bains d'env. 35 pieds carrés.

Employés subalternes européens et anglo-indiens : Deux pièces, une cuisine, une salle de bains, un cellier, une véranda et un logement pour serviteur.

Note. Sur le *Eastern Bengal Railway*, les employés européens et anglo-indiens qui touchent un traitement de moins de 225 roupies, n'ont droit qu'à une seule pièce, tandis que ceux qui ont des revenus supérieurs, ont deux ou trois pièces.

Taux des loyers.

Les méthodes de fixation des loyers varient d'un réseau à l'autre. Le loyer est généralement calculé d'après la superficie du logement ou est fixé à un pourcentage déterminé du capital engagé pour la construction, avec un maximum de 10 % du salaire de l'agent en cause. Suivant la pratique actuelle, le loyer varie entre 3 et 10 % des salaires. En ce qui concerne le personnel des services roulants, on prend, dans ce cas, pour le calcul du salaire, le salaire proprement dit plus les montants touchés en moyenne pour heures supplémentaires et indemnités de parcours. Les méthodes pour fixer les loyers sur les principaux réseaux sont les suivantes :

- Le *North Western Railway* calcule un loyer de 1—8—0 roupies par 100 pieds carrés pour les pièces principales et de 1 roupie pour les autres pièces, vérandas et communs.
- Le *East Indian Railway* demande à son ancien personnel 3 roupies par pied carré, avec un maximum de 6 roupies par pièce ou d'un neuvième du salaire, suivant ce qui est le plus bas.
- Le *Great Indian Railway* calcule un taux de loyer de 12 annas par 100 pieds carrés, lorsqu'il s'agit d'employés européens ou anglo-indiens du service de l'exploitation et de tous les employés subalternes indiens. Le taux du loyer est de 1 roupie par 100 pieds carrés dans le cas d'employés européens et anglo-indiens d'autres services.
- Le *Bengal-Nagpur Railway* calcule 1—8—0 roupies par 100 pieds carrés pour toutes les pièces; à Khargpur cependant, on compte 1 roupie par 100 pieds carrés pour les logements dans le quartier des bazars.

(à suivre).

*) 1 pied carré équivaut à 929 cm. carrés.

CHEMINOTS

Le Congrès des cheminots espagnols.

Les assises du Syndicat des cheminots espagnols, tenues à Salamanca du 3 au 10 mai dernier, ont eu lieu cette année dans des circonstances bien spéciales. A peine quinze jours plus tôt, la révolution «pacifique» avait libéré l'Espagne de la dictature militaire et remplacé la monarchie par une république bourgeoise. Le congrès portait l'empreinte de ce changement. Il y régnait une atmosphère de soulagement. On sentait que le peuple espagnol, et surtout la classe ouvrière espagnole, avait été allégé d'un grand poids. Un état d'esprit d'allégresse et de confiance dominait. En dépit de cela, on ne constatait aucun optimisme outré. Les délégués ne se laissaient pas aller à de fausses illusions au sujet de ce qui avait été obtenu par la révolution, ni au sujet de l'importance de cette révolution même. Toujours à nouveau, il ressortait des discours et des conversations individuelles que les cheminots espagnols comprennent que la révolution est, non pas la fin, mais le début de la lutte pour leur émancipation, que la révolution bourgeoise devra être suivie par une révolution sociale et que, dans la lutte pour cette révolution, les alliés de l'heure actuelle, les républicains bourgeois de toutes nuances, combattront âprement la classe ouvrière par tous les moyens.

Le congrès en lui-même devait être une véritable révélation pour toute personne pénétrée des préjugés et des conceptions erronées des races nordiques à l'égard des peuples méridionaux. Aucun congrès de quelque organisation que ce soit, adhérente à l'I.T.F., ne pourrait donner une image de plus grand sérieux, de plus d'énergie, d'une discipline et d'un ordre plus rigoureux, que ce congrès des cheminots espagnols, représentants, comme on sait, de la race latine. Pendant 8 jours, près de 80 délégués ont été réunis, travaillant dans des commissions et des séances plénières; travaillant dans le sens le plus

concret de ce terme. On ne parlait pas plus que ce n'était strictement nécessaire. Les discours étaient courts et précis, comme c'est le cas dans un congrès anglais, les discours durant plus de 10 minutes étant rares. Il faut faire exception pour Trifon Gómez, le secrétaire général, qui de temps à autre, en défendant une proposition, en répondant à des observations, en combattant une opposition, dépassait la limite de parole — non officiellement fixée — et alliait, avec cela, la concision à l'éloquence et au tempérament méridional. Pendant que les délégués travaillaient, parlaient, échangeaient des opinions et des vues, les tribunes étaient remplies de centaines d'ouvriers et ouvrières, qui écoutaient avec une attention ininterrompue, tassés pendant des heures, ne perdant pas une parole de ce qui se débattait et se décidait en bas, dans cette salle de la simple Maison du Peuple.

Tout cela était particulièrement intéressant, particulièrement important et particulièrement instructif, même pour quelqu'un qui a déjà assisté à quelques centaines de congrès et de conférences, nationaux aussi bien qu'internationaux.

Le Syndicat des cheminots espagnols compte aujourd'hui 34.000 membres en chiffres ronds. Il est le plus grand et le plus puissant de toutes les organisations espagnoles; probablement est-il aussi le plus solidement établi. Des organisations dont l'administration n'est pas encore tout à fait en règle, qui rencontrent encore des difficultés dans l'installation de leurs archives, pourraient prendre une leçon auprès des cheminots espagnols. Tout y est en ordre. La cotisation seulement pourrait être un peu plus élevée et elle le sera. A cet égard uniquement, l'organisation n'est pas encore tout à fait «à la page». A part cela, l'I.T.F. a toute raison d'être fière du Syndicat des cheminots espagnols. Il peut servir d'exemple, non seulement aux organisations ouvrières des pays latins et slaves, mais encore à plus d'une organisation des pays où l'on suppose souvent à tort que seuls les gens nordiques ont le sens du travail systématique et de la saine organisation syndicale.



Le Congrès des cheminots espagnols à Salamanca.

Dans les wagons-lits et wagons-restaurants (II).

Le nouveau contrat collectif à la Compagnie suisse des wagons-restaurants.

Ce fut par une grève que le personnel de la Compagnie suisse des wagons-restaurants a réussi à imposer la reconnaissance de son organisation, la Fédération suisse des cheminots, et la conclusion d'un contrat collectif. Nous donnons ci-dessous un résumé des dispositions de ce contrat relatives au personnel de l'exploitation.

Le contrat collectif englobe l'ensemble du personnel, à l'exception du personnel des services administratifs et des contrôleurs, qui signent des contrats individuels. Lors de l'engagement de nouveaux agents, on peut convenir par écrit d'une *période de stage de deux mois*. A la fin de cette période a lieu l'engagement définitif.

Pour le personnel saisonnier, des accords écrits spéciaux sont conclus en ce qui concerne la durée de l'engagement, le délai-congé et la rétribution. Les autres dispositions du contrat collectif, notamment celles relatives aux heures de travail, sont également applicables aux agents saisonniers. L'engagement provisoire se fait sous réserve du résultat d'un examen médical sur l'état général et sur les organes visuels et auditifs.

Le contrat du travail entre la Compagnie des wagons-restaurants et le personnel assujéti au contrat collectif, peut être résilié par les deux parties avec observation d'une *période de préavis de deux mois*. Pendant la période de stage, le délai de préavis est, de part et d'autre, de 7 jours. La compagnie se réserve cependant le droit de congédier sur-le-champ un agent stagiaire.

Les agents ont l'obligation de porter pendant le service l'uniforme ou la tenue de service prescrite. Les frais d'achat de la tenue de service sont à la charge de la compagnie, sauf en ce qui concerne les garçons et aides-garçons. Pour ceux-ci, la compagnie paie 50 % des frais, pour autant que le montant des pourboires n'excède pas le total du salaire (salaire de base plus augmentations d'ancienneté). La compagnie paie aux cuisiniers une indemnité de 15 francs par mois pour l'usure des vêtements et du linge, de même que pour l'acquisition et l'entretien de leur outillage.

En tant qu'entreprise de transport concédée, la Compagnie des wagons-restaurants est assujéti à la *Loi fédérale concernant la durée du travail dans l'exploitation des chemins de fer et autres entreprises de transport* du 6 mars 1920.

Les dispositions de cette loi, de même que l'ordonnance d'exécution y relative, du 12 août 1921, et les arrêtés qui s'y rapportent, constituent une partie importante du contrat. La loi prescrit : «La durée quotidienne du travail ne doit pas dépasser huit heures en moyenne dans un groupe de quatorze jours au plus consécutifs ou séparés par des jours de repos isolés.»

Ci-après le barème des traitements minima et maxima, de même que des avancements annuels auxquels ont droit les agents assujéti au contrat :

	Traitement mensuel en francs suisses		Augmentation annuelle
	minimum	maximum	
Receveur	375.—	500.—	12.50
Garçon	400.—	500.—	10.—
Aide-garçon	225.—	350.—	12.50
Cuisinier	375.—	500.—	12.50
Aide-cuisinier	175.—	300.—	12.50
Magasin	325.—	450.—	12.50
Nettoyeur de voitures	275.—	400.—	12.50

Les taux de traitement du personnel servant (garçons et aides-garçons) sont à considérer comme des traitements *garantis*, en ce sens que la compagnie garantit à l'agent ce traitement et complète le montant touché en pourboires, lorsque celui-ci reste au-dessous du traitement prévu par le barème. A la fin de chaque année civile, les comptes sont réglés entre la Compagnie et le personnel servant. Dans les services où il est probable, en considération des recettes de l'année précédente, que les garçons n'atteindront pas en pourboires les traitements garantis, les comptes se font tous les mois, le jour de la paie. Lorsque le montant des pourboires dépasse le traitement garanti, le personnel a droit à cet excédent.

Les garçons chargés des fonctions de receveur ont droit à une allocation de 3 francs par jour.

Pour les tours de service compris entre 23 heures et 5 heures, les nettoyeurs de voitures ont droit à une indemnité spéciale pour service de nuit s'élevant à 40 centimes par heure. Il ne sera permis que dans des cas tout à fait exceptionnels d'employer les nettoyeurs de voitures après une nuit de service au service roulant (service de relaiement). Si dans ce cas, des heures supplémentaires sont nécessaires, elles devront être compensées par des heures de repos, aux termes de la loi sur la durée du travail, ou rétribuées en espèces.

Les agents faisant du service de relaiement ont droit pour chaque nuit passée en dehors de leur domicile régulier, à une indemnité de frs. 4.50.

Lorsque la compensation d'heures supplémentaires ne peut être accordée que par l'octroi de jours de repos supplémentaires, la compagnie paie aux agents intéressés une indemnité de nourriture de 4 francs par jour de repos. Une même indemnité doit être payée aux agents devant faire des voyages de service pendant lesquels ils n'ont pas la possibilité de prendre un repas au wagon-restaurent.

En cas de mutation pour raisons de service, la compagnie paie aux agents les frais totaux du déménagement, de même que les dépenses du voyage. Lorsque le déplacement a lieu à la demande

de l'agent, la compagnie paie la moitié des frais.

En cas d'absence du service pour raison de décès dans sa famille, un agent a droit à son traitement intégral pendant 3 jours.

Lorsqu'un agent doit, sans qu'il y ait de sa faute, faire un voyage pour rattraper une voiture en tournée de service, les frais de voyage sont à la charge de la compagnie.

En cas de maladie qui ne découle pas de la faute d'un agent, le paiement du salaire est réglé comme suit :

après une durée de service jusqu'à 6 mois : le salaire intégral pendant un demi-mois;

après une durée de service allant de 6 mois à un an : le salaire intégral pendant un mois;

après une année de service : le traitement intégral pendant un mois et demi;

après deux années de service : le traitement intégral pendant 2 mois;

après six années de service : le traitement intégral pendant 3 mois.

Lorsque la durée du service est de plus de 6 ans, la compagnie versera en outre le demi-salaire pendant les trois mois suivants.

Le calcul des traitements auxquels a droit le personnel servant (qui participe aux pourboires) en cas de maladie, d'accidents, de service militaire ou de congé annuel, est basé sur les traitements garantis prévus dans le barème ci-dessus.

Lors de son engagement au service de la Compagnie des wagons-restaurants, chaque agent doit remettre les preuves qu'il est assuré contre la maladie. Le personnel de l'exploitation de la compagnie est obligatoirement assuré contre les accidents se produisant aussi bien pendant qu'en dehors du service.

Après six mois de service ininterrompu, la compagnie continue à payer le traitement intégral pendant les périodes d'absence pour suivre le premier cours des recrues, et pendant les périodes d'appel. Pendant les périodes de fréquentation de l'école des sous-officiers et du deuxième cours des recrues, la compagnie paie le demi-traitement.

En ce qui concerne le congé annuel, les dispositions de la loi sur la durée du travail sont applicables. (La loi prescrit un congé de 7 à 28 jours suivant l'âge et l'ancienneté au service).

Les pourboires ont été supprimés dans leur forme actuelle et remplacés par une taxe de 10 % pour service, ajoutée sur toutes les notes. Une indication à ce sujet a été imprimée sur les formules des notes de la compagnie. Les pourboires sont répartis de la manière suivante parmi le personnel servant :

a) dans le cas de services où il a un garçon et deux aides-garçons : part du garçon $\frac{1}{3}$ du total des pourboires; part de chaque aide-garçon $\frac{1}{3}$ de ce montant;

b) dans le cas de services où il y a un garçon et un aide-garçon : part du garçon

les 2/3 du total des pourboires; part de l'aide-garçon 1/3 de ce montant.

Lors de fautes ou de négligences, les mesures disciplinaires ci-après sont appliquées :

- 1° réprimande, blâme;
- 2° mutation sans indemnisation, suspension du service, avec retenue de la solde pendant un à 6 jours; menace de révocation;
- 3° descente de grade, révocation.

Aucune punition ne peut être infligée sans enquête préalable et sans donner à l'inculpé la possibilité de se défendre. L'inculpé a le droit de prendre connaissance de son dossier. Contre les punitions du 2e et du 3e degré, l'appel à une commission disciplinaire est possible. Le système des amendes a été provisoirement supprimé.

Une commission disciplinaire est constituée pour examiner les cas sérieux (sanctions du 2e et 3e degré). Elle est composée d'un représentant de la compagnie, d'un représentant du personnel et d'un président impartial. La désignation du représentant du personnel dans la Commission disciplinaire a lieu au moyen d'élections par tout le personnel assujéti au contrat.

L'agent inculpé a le droit de faire appel à la Commission disciplinaire dans les 15 jours après que la peine a été prononcée. Son recours suspend l'exécution de la punition.

La Commission a le droit d'atténuer ou d'annuler une punition. Ses décisions sont obligatoires pour les deux parties.

Chaque agent a la responsabilité des objets de l'inventaire confiés à ses soins. Pour bris et objets manquants par suite de négligence (argenterie, linge), il peut être rendu responsable pour 50 % au maximum du prix d'achat des objets. Lorsqu'il s'agit de dommages sérieux, dus à une négligence grave, on peut réclamer le remboursement de la valeur totale des objets manquants ou abimés. Lorsque l'agent n'est pas coupable du manque d'objets (vol etc.), on ne peut pas lui réclamer le paiement de dommages-intérêts.

Les différends pouvant surgir entre l'administration et le personnel au sujet de l'interprétation du contrat, doivent être examinés dans une entrevue entre la direction de la Compagnie des wagons-restaurants et l'Office syndical de la Fédération suisse des cheminots. A défaut d'accord, la question en litige sera tranchée par une commission de conciliation, composée d'un représentant de la Compagnie et d'un représentant du personnel, sous la présidence d'un tiers désigné par les représentants des deux parties.

Le contrat a été conclu pour une durée de trois ans. Sa conclusion nous apprend qu'il est possible de contraindre les puissants dans cette industrie à une capitulation et son contenu indique que, économiquement, l'industrie est parfaitement capable de faire à son personnel des conditions de salaires et de travail convenables.

La Conférence européenne sur la circulation routière, Genève, mars 1931 (III).

II. Signaux comportant des prescriptions absolues.

Les signaux de cette catégorie doivent être de forme circulaire. Ils indiquent, soit une interdiction à respecter, soit une obligation à exécuter, édictées par les autorités compétentes.

A. Signaux marquant une interdiction.

Dans ces signaux, la couleur rouge doit prédominer et faire ressortir la forme générale du signal. Les autres couleurs sont facultatives, sauf les prescriptions indiquées ci-après :

a) Circulation interdite à tous véhicules : Disque rouge avec partie centrale circulaire de couleur blanche ou jaune claire.

b) Sens interdit ou entrée interdite : Disque rouge avec barre horizontale de couleur blanche ou jaune claire.

c) Interdiction de passage pour certaines catégories de véhicules : Employer le signal a) et indiquer, au moyen d'une figurine appropriée, placée dans la partie centrale de couleur blanche ou jaune claire, la catégorie de véhicules visée par l'interdiction.

d) Limitation du poids : Pour interdire le passage de véhicules pesant plus d'un certain poids, le chiffre, exprimant en tonnes le poids-limite, est inscrit sur la partie centrale de couleur blanche ou jaune claire des signaux a) ou c).

e) Limitation de la vitesse : Pour interdire les vitesses supérieures à une limite déterminée, le nombre exprimant cette limite en kilomètres par heure est inscrit sur la partie centrale blanche ou jaune claire du signal.

f) Interdiction de stationner : Ce signal indique que le stationnement est interdit du côté de la voie publique où le signal est placé. La partie centrale du disque est bleue, entourée d'une large bordure rouge et barrée diagonalement d'un trait rouge. Le signal peut être complété par des indications telles que : heures pendant lesquelles le stationnement est interdit etc.

g) Interdiction de parquer : Disque rouge avec partie centrale circulaire de couleur blanche ou jaune claire portant la lettre P. et barrée diagonalement d'un trait rouge.

B. Signaux marquant une obligation à exécuter.

h) Sens obligatoire : Ce signal indique, au moyen d'une flèche, la direction que les véhicules doivent suivre en exécution de prescriptions réglementaires. Le choix des couleurs est facultatif, à condition que la couleur rouge ne prédomine jamais et qu'elle soit même totalement exclue si le fond du disque est de couleur

bleue (afin d'éviter toute confusion avec le signal f).

i) Arrêt à proximité d'un poste de douane : Ce signal indique l'approche d'un poste de douane où l'on doit s'arrêter.

Il consiste en un disque rouge avec partie centrale circulaire de couleur blanche ou jaune claire portant une barre horizontale de couleur foncée. Le mot «Douane» est inscrit sur le disque dans les langues nationales des deux pays limitrophes ou tout au moins dans la langue du pays où est placé le signal.

III. Signaux comportant une simple indication.

Les signaux de cette catégorie doivent être de forme rectangulaire. Le choix des couleurs est facultatif, étant entendu que la couleur rouge ne doit en aucun cas prédominer.

a) Signal de parage autorisé : Ce signal indique les emplacements où les véhicules peuvent être parqués. Une plaque rectangulaire, bleue de préférence, portera la lettre P. Elle peut porter, en outre, des inscriptions donnant des indications complémentaires telles que : durée pendant laquelle le parage est autorisé.

b) Signal de prudence : Ce signal indique que les conducteurs des véhicules doivent observer une prudence particulière en raison du danger qu'ils sont susceptibles de faire courir à d'autres usagers de la route (par exemple, à l'approche d'une école, d'une usine, etc.).

Ce signal consiste en un rectangle dont le fond est de couleur foncée et sur lequel se détache un triangle équilatéral de couleur blanche ou jaune claire.

Une inscription ou une figurine peut en préciser la signification.

c) Signal indiquant l'emplacement d'un poste de secours : Ce signal indique la proximité d'un poste de secours organisé par une association officiellement reconnue. Il est recommandé de le constituer par un rectangle dont le petit côté, horizontal, mesure les deux tiers du grand côté, le fond de la plaque étant de couleur foncée, encadré d'un filet blanc, et le centre de la plaque portant, dans un carré blanc mesurant au moins 0 m. 30 de côté, un emblème approprié.

d) Signaux de localités et d'orientation : Ces signaux, indiquent soit une localité, soit la direction vers une ou plusieurs localités avec ou sans notation de distance. Lorsqu'ils indiquent une direction, l'un des petits côtés du rectangle peut être remplacé par une pointe de flèche.

(à suivre).

Communications du Bureau.

Cotisations reçues.

Union belge des ouvriers du transport	fl. 1.784.—
Fédération des cheminots du Canada	600.—
Syndicat des marins de Finlande	40.80
Syndicat des cheminots finlandais	35.—
Union irlandaise des transports	150.76
Union des marins japonais	1.500.—
Syndicat des marins de Lettonie	57.—
Fédération des cheminots luxembourgeois	400.—
Union des cheminots tchèques	858.38

Agenda des réunions.

La prochaine session du Conseil général aura lieu à Amsterdam les 13 et 14 juillet.

Les 16 et 17 juillet sera tenue, également à Amsterdam, une réunion de la Commission consultative de la section des ports et docks.

Congrès.

Union des cheminots allemands, du 21 au 27 juin à Hambourg;

Union britannique des transports, le 25 juin et jours suivants à Blackpool;

Fédération suisse des cheminots, du 27 au 29 juin à Berne;

Union suédoise des transports, le 2 août et jours suivants à Stockholm.

De la vie syndicale.

Un grand nombre des organisations adhérentes nous ont déjà retourné, avec leurs réponses, notre questionnaire concernant les effectifs au 1er janvier 1931. D'autres organisations ne nous ont pas encore fait parvenir ces renseignements, mais il ressort de leurs versements en cotisations, quels étaient leurs effectifs au début de l'année.

On peut constater en général des progrès réjouissants. Cela malgré la crise! Un accroissement des organisations syndicales se constate dans tous les pays.

L'Union des cheminots bulgares a vu augmenter ses effectifs de 4.061 à 4.469. L'Union nationale des cheminots anglais a passé de 307.400 à 327.800. L'Association des employés des chemins de fer anglais a passé de 54.347 à 60.000. L'Union britannique des travailleurs du commerce de détail etc. de 15.000 à 21.292. Le Syndicat des cheminots espagnols a pu enregistrer une augmentation de 22.000 à 30.000 adhérents.

Les organisations qui sont parmi les plus puissantes et qui comptent le pourcentage le plus élevé de syndiqués, ont aussi augmenté. Nous pensons particulièrement ici à la Suède et à la Suisse. Les effectifs de la Fédération suisse des cheminots, par exemple, ont passé de 36.129 à 37.235.

La Fédération des cheminots français a enregistré un progrès considérable; ses effectifs augmentèrent de 16.500, pour arriver au chiffre de 89.000.

On peut dire, généralement parlant, qu'il y a un redressement sur toute la ligne.

Le fait que dans un temps de crise, le mouvement syndical peut prendre un pareil essor, contient une belle promesse pour l'avenir. Il est hors de doute que dans plusieurs des pays auxquels s'étend l'I. T. F., de sérieux conflits sont en perspective, conflits qui ne pourront être menés à bonne fin que par un mouvement syndical puissant et uni.

Pour autant que les organisations adhérentes nous envoient leurs rapports annuels, calendriers, agendas, procès-verbaux etc. nous chercherons à en donner une analyse dans la présente rubrique.

C'est ainsi que nous avons reçu entre autres, le rapport moral et financier pour l'année 1930 de l'Union nationale des cheminots anglais. Nous avons déjà eu l'occasion d'entretenir nos lecteurs sur le développement de l'Union qui fit suite à la grève générale de 1926. La caisse administrative accusait à cette époque un déficit de 746.933 livres, dû au fait que, dans cette année, l'organisation avait dû payer pas moins de 935.086 livres en secours de grève et 629.179 livres en secours de chômage.

Fin 1930, c'est-à-dire quatre ans plus tard, ce déficit avait baissé à 176.956 livres et on peut supposer que dans deux ans, toute la dette sera amortie, bien que l'organisation ait dû payer en 1930 encore, de ses ressources normales, une somme de 47.234 livres en secours de chômage et plus de 9.000 livres en secours de grève.



La crise dans la navigation et la construction maritimes.

Il tombe sous le sens qu'une crise économique mondiale affecte aussi la navigation maritime du monde. Lorsque, en outre, cette crise mondiale a un caractère général, tel que c'est le cas actuellement, il n'est pas étonnant de constater, qu'aucune fraction de cette industrie littéralement, ne réussit à se soustraire aux effets de la crise. Le trafic des bateaux-citernes qui, en 1929 encore, se développait énormément, en a à son tour été atteint.

Si la navigation mondiale passe à présent par une période de crise comme elle n'en a vraisemblablement pas vécu la pareille, la raison s'en trouve surtout dans le fait que, dans aucun domaine de l'activité capitaliste, ne règne une telle anarchie que dans celui de la construction et de l'offre de tonnage. Depuis la guerre mondiale, la navigation maritime souffre d'un excès de tonnage que l'on n'a pas trouvé le moyen de combattre autrement que par une politique toujours progressante de subventions et par des constructions maritimes toujours accrues et techniquement perfectionnées. Vu que ni l'un ni l'autre de ces moyens ne pouvait contribuer à réduire l'excès de tonnage — bien au contraire — il se produisit en 1929 déjà, avant le déclenchement de la crise mondiale, une situation d'exception défavorable dans la navigation mondiale qui trouva son expression dans un déclin incessant des taux des frets.

On se demande par conséquent si, sans la crise mondiale qui n'épargne rien, le développement même de la navigation et de la construction maritime mondiales, n'aurait pas abouti tout de même à une débâcle dans ces deux industries. Car, non seulement le tonnage mondial augmenta dans une mesure toujours croissante, mais son rendement fut également formidablement augmenté par l'application de perfectionnements techniques qui ont abouti à un relèvement de la qualité du tonnage, relèvement que le Professeur Helander de Hambourg exprime comme suit en des chiffres: «En 1930, la flotte marchande mondiale a augmenté de 4,9 millions de tonneaux, dont pas moins de 4,2 millions sont pourvus de tous les perfectionnements modernes.»

La navigation mondiale traverse, elle aussi, depuis 1925, une période de rationalisation qui n'est pas encore près de toucher à sa fin et qui est même activée sous l'influence de la crise économique. Il n'est pas possible de prévoir ce que nous réserve cette rationalisation. Uni-

quement déjà en ce qui concerne le personnel des machines, il faut compter sur une diminution progressante des effectifs par la modernisation de l'équipement (installation de moteurs, turbines, chauffage à poussière à charbon, chauffage au mazout). En outre, les perfectionnements techniques qui se trouvent fraternellement juxtaposés ici, constituent à leur tour la base pour une accentuation de la concurrence entre la construction de navires à moteur et celle de bâtiments à vapeur, concurrence qui a pour effet d'augmenter encore infiniment la disproportion entre le tonnage disponible et les besoins.

Cette situation chaotique d'une des principales industries, qui a le rôle économique de satisfaire à un besoin, est encore accentuée, d'une part par un accroissement continu du tonnage désarmé dont le chiffre était évalué au début de l'année à pas moins de 7 à 8 millions de tonneaux de jauge brute (1/8 de la flotte marchande mondiale est désarmé, tandis que 65 à 70 pour cent du reste navigue avec des demi-cargaisons ou des quarts de cargaison) et d'autre part par un chômage excessif parmi les marins qui, pour la Grande-Bretagne seule, accusait déjà à la même époque, un chiffre de 50.000 pour autant qu'il s'agit de chômeurs subventionnés. Il n'en est pas autrement en Allemagne où 40 % de tous les gens de mer sont sans travail; le chiffre pour Hambourg uniquement s'élevant déjà à 12.000. Les chiffres que nous avons reçus concernant quelques autres pays démontrent d'ailleurs que le chômage sévit partout parmi les gens de mer.

Parmi les marins syndiqués dans l'Union des marins du Danemark, il y a 25% de sans-travail. Le degré de chômage parmi l'ensemble des gens de mer danois est de plus de 30 %. L'Union des chauffeurs suédois compte plus de 2.500 chauffeurs sans travail, soit à peu près la moitié de ses effectifs. En Lettonie, le degré de chômage parmi les marins est de pas moins de 40 %.

Ce qui précède est à lui seul suffisant pour démontrer que la navigation mondiale — cette branche importante de l'économie mondiale — traverse dans son fonctionnement capitaliste une crise de telles proportions que la question doit s'imposer, à quoi tout cela aboutira si la gestion reste entre les mains des dirigeants actuels. Si le passé et le présent ne donnent déjà pas lieu à des espérances optimistes, on ne saurait se faire une idée trop sombre de l'avenir en tenant compte des prévisions de ces diri-

geants. Les idées émises par eux, idées dont ils attendent une amélioration des conditions économiques, donnent l'image de la plus grande confusion et sont loin, par conséquent, de créer l'impression que l'on peut compter sur une gestion plus efficace dans un proche avenir. On émet, l'une à côté de l'autre, les idées suivantes, pour la réalisation desquelles les intéressés feront naturellement une propagande si énergique qu'elles ne resteront pas de simples idées.

Un armateur anglais, E. H. Watts, écrivant dans la *Annual Review of Shipping, Shipbuilding and Commerce for 1930* réclama entre autres : « un traitement préférentiel pour les pays de l'Empire britannique, une rationalisation du tonnage et des subventions gouvernementales. » La revue nautique allemande *Hansa*, du 2 mai, contient un article dans lequel on préconise comme un moyen pour parer à la crise maritime, une diminution des frais de production des navires, à réaliser par un relèvement de la durée du travail. La proposition est motivée en alléguant que ce système peut, en augmentant l'exportation de marchandises, donner un renouveau d'activité à l'économie allemande et qu'il fera nécessairement rentrer les chômeurs dans le processus économique. Nous ne signalerons pas les hérésies économiques que contient ce raisonnement, vu qu'il ne s'agit pas tant ici de lois économiques que d'une question de pouvoir. Il est par contre assez intéressant de faire ressortir que, malgré les divergences de vues des armateurs de

différents pays au sujet des moyens pour parer à la crise — en Grande-Bretagne, on veut des subventions, tandis qu'en Allemagne, on y est opposé, parce que le pays a moins de possibilités financières — il existe une uniformité absolue de conceptions concernant l'attitude à adopter à l'égard des travailleurs. C'est ainsi qu'au début de mars, le nouveau président de la *Chamber of Shipping* M. F. C. Allen, a soulevé dans l'assemblée générale de cette Chambre, à Londres, la question des heures de travail à bord. Il s'est prononcé contre une convention internationale sur les heures de travail en raison de l'accroissement des frais d'exploitation qui découlerait de l'application de la semaine de 48 heures à bord et en raison de la nécessité subséquente de diminuer les soldes qui, à son tour, donnerait lieu à un chômage accru.

Nationalement, on constate aussi de très grands écarts entre les moyens préconisés pour remédier à la crise. Nous avons mentionné ci-dessus à titre d'exemple, la proposition allemande tendant à prolonger les heures de travail dans la construction maritime; on peut y opposer les mesures prises par les *Howaldts-werke* à Kiel pour atténuer le chômage dans cette même industrie, mesures qui comportent l'introduction de la semaine de 40 heures. Cette entreprise s'est sans doute inspirée du système, mis en pratique en octobre 1930, par les *Harburger Oelwerke* dont nous parlons par ailleurs dans ce numéro en exposant combien la portée sociale de la mesure nous semble douteuse. La situation créée actuel-

lement dans la construction maritime allemande, avec l'application de tous ces remèdes différents, est caractérisée par le fait que le rendement de la construction maritime allemande n'est que de 15 à 20 % de ce qu'il pourrait être. Toutefois, ce n'est pas seulement l'industrie allemande qui nous donne cette sombre image, mais des conditions analogues existent à peu près partout. En Grande-Bretagne, la situation n'est pas non plus brillante; 75 % des chantiers y sont vides.

Quelque différents que puissent être les moyens avancés et préconisés, nationalement et internationalement, par le patronat, il est un fait que les conséquences pour les travailleurs seront partout les mêmes, c'est-à-dire du chômage et des réductions de salaires. A moins que les salariés ne sachent imposer, par une action unie de leurs organisations syndicales, la revendication commune : réduction de la durée du travail, avec maintien du salaire intégral!

De telle sorte, on réussirait à poser une barrière à l'anarchie progressante dans le domaine de la production et de l'offre de tonnage. Il ne saurait être dans l'intérêt d'aucun groupe de prolétariat de se rallier, pour des considérations corporatives d'ordre national, aux demandes de ses patrons qui ne peuvent qu'accroître l'anarchie existante.

Les prétentions actuelles du patronat de la construction et de la navigation maritime, démontrent une fois de plus la nécessité d'une solide organisation syndicale et d'actions internationales unies des travailleurs intéressés.

La marine marchande japonaise et l'Union des marins.

par S. MOGI.

V. (Fin).

Les salaires minima pour officiers radio-télégraphistes sont les suivants :

Classe	jusqu'à à 2000 tx.	de 2.001 à 3.000 tx.	de 3.001 à 4000 tx.	de 4.001 à 5.000 tx.	plus de 5.000 tx.
1ère	Y. 85	Y. 95	Y. 105	Y. 115	Y. 125
2ème	Y. 70	plus de 2.000 tx. Y. 80			

Les marins bénéficient, à côté des salaires de base, d'allocations et d'indemnités supplémentaires, telles que l'allocation de navigation, l'indemnité d'ancienneté, les indemnités inhérentes au travail, comme celle pour outils, payée au charpentier, et l'indemnité d'habillement, et finalement, l'indemnité de nourriture. Selon l'article 557 du Code du commerce, la nourriture des marins est à la charge de l'armateur. Presque tous les navires du tramping ont adopté à cet effet le système d'un paiement en espèces. Le Conseil consultatif maritime a fixé les taux suivants pour cette indemnité :

Classe	1ère classe cabo- tage 1)	2e classe cabo- tage 2)	1ère classe long cours 3)	2ème classe long cours 4)
A. (officiers)	80 sen	90 sen	1 yen	Y. 1,30 par jour
B. (marins)	60 sen	65 sen	75 sen	90 sen „ „

1) Cabotage japonais; 2) navigation du Japon à Hongkong; 3) navigation du Japon à Singapour et environs; 4) au-delà de Singapour vers l'Europe, l'Amérique et l'Australie.

Le nombre des marins syndiqués s'élève à 107.600, ce qui est 31 pour cent du nombre total des travailleurs organisés.

Je veux à présent donner un court exposé du fonctionnement et de la structure de l'Union des marins. L'organisation fut constituée le 17 mai 1921 et ses efforts, pendant les dix années écoulées, se trouvent récompensés par la réalisation d'un solide front de combat des gens de mer. Les effectifs avaient monté à 88.948 fin mai 1930, tandis que la fortune de l'organisation se chiffrait à cette époque à 586.621,72 yen. L'organisation a son siège central à Kobe, 14 sections dans différents ports et 11 Maisons du marin. Hamada est le président, Horiuchi le vice-président et Yonekubo le chef du service international. L'organisation comprend un service de propagande, un service politique, un service de recherches, un service d'éducation et de publications, un service international et un service financier. Elle est dirigée par cinq organismes directeurs. Le congrès annuel régulier, les congrès extraordinaires, le Conseil général, la Commission exécutive et le Bureau. Le Conseil général est composé de 400 conseillers plus le président et le vice-président. L'organisation verse à ses membres des secours en cas de maladie, en cas d'accidents et des compensations pour pertes de biens pour cause de naufrage. Les marins sans travail touchent un secours spécial, créé spécialement pour atténuer la détresse résultant de la dépression économique générale.

Une des choses les plus utiles réalisées par l'Union des marins japonais pendant cette période de marasme, fut la constitution des *Jusanjo* (ateliers spéciaux appartenant à l'organisation) destinés à parer quelque peu à la misère dérivant du chômage de grands nombres de marins. Il n'existe pas au Japon de législation sociale au profit des chômeurs, ce qui fait que le secours de l'organisation est l'unique aide que les marins reçoivent. Je suis fier de pouvoir dire que l'Union des marins japonais est arrivée à la phase de développement où il

devient possible de faire quelque chose pour les membres sans travail.

Le plan des *Jusanjo* vise à donner du travail aux marins par la confection d'objets dans les ateliers spéciaux de l'organisation. Chaque membre chômeur de l'Union qui, dans un délai d'un an après son débarquement, s'est fait inscrire au Bureau de placement du Conseil paritaire maritime, peut, après deux mois d'inscription, solliciter d'être admis au *Jusanjo*.

Lorsqu'il en fait la demande, il est, après avoir présenté un certificat, de chômage, délivré par le Bureau de placement, inscrit dans un registre et appelé à travailler au fur et à mesure des vacances.

Les heures de travail vont de 8 heures à 17 heures, avec une heure de repos de midi à 13 heures. On paie par jour de 1 yen à 1 yen 20, tout en tenant particulièrement compte de la situation des marins qui ont une famille à entretenir. Le *Jusanjo* s'efforce de réaliser suffisamment de bénéfices pour pouvoir payer des secours, sans aide du dehors. Le personnel administratif consiste en un directeur, un comptable, un surveillant et un chef de magasin. Le directeur de la *Jusanjo* est généralement choisi parmi les chefs de service du secrétariat central à Kobe et les directeurs des succursales parmi les secrétaires des sections. Il a été décidé de fonder de pareilles manufactures à Kobe, Osaka, Tobata, Nagoya, Yokohama et Otaro. On espère de cette manière pouvoir soulager la détresse de plusieurs centaines de marins sans travail.

L'Union des marins japonais fonctionne par conséquent, non pas seulement comme une organisation de combat, mais encore comme un groupement de secours et d'assistance à ses membres.

L'Association des officiers fut fondée le 28 janvier 1896 et ses effectifs s'élevèrent en 1929 à 11.276. Son siège central est établi à Kobe et elle a cinq sections dans le pays.

La *Shosendoshikai* fut fondée en 1919 par les agents du service général et ses effectifs étaient en 1929 de 2.127. Son siège central est établi à Kobe et elle a une section à Osaka.

La *Nihon Kowan Jugyoiukukiai Renmei* (Fédération des dockers) est une organisation-sœur de l'Union des marins, et le président, Hamada, est aussi son président. Ses effectifs sont de 3.000. Son siège central est établi à Kobe et elle a 8 sections dans différentes villes.

Il existe aussi beaucoup de Sociétés amicales qui se trouvent sous le contrôle des compagnies de navigation et n'ont aucun rapport avec l'Union des marins. Elles donnent certains secours aux gens de mer. Il est certain que ces Amicales ont pu être d'une utilité énorme pour les marins pendant la période où les syndicats ont été interdits.

Je veux décrire à présent le fonctionnement général du Conseil paritaire maritime du Japon qui fut constitué en 1923, sur la base d'une collaboration entre les marins et les armateurs, c'est-à-dire entre l'Union des marins japonais d'une part et l'Association des armateurs d'autre part. Suivant ses statuts, le but du Conseil est la prévention et la conciliation de litiges pouvant surgir entre marins et armateurs et la faculté de faire des recommandations et de prendre des décisions en ce qui concerne le bien-être des marins, les bureaux de placement, les systèmes d'enrôlement, la création de Maisons du marin et autres questions d'ordre secondaire ayant un lien quelconque avec la liquidation de différends. Le bureau central du Conseil paritaire maritime est établi à Kobe et il en existe plusieurs succursales. Les ressources du Conseil proviennent principalement des cotisations versées par les organisations de marins et d'armateurs, de même que de dons. Les fonctions de président sont occupées, pour la durée d'un an, alternativement par un représentant des armateurs et par un marin. Le Conseil est composé de 6 membres ouvriers et de 6 membres patronaux. L'activité des années écoulées a porté principalement sur l'établissement d'un barème de salaires minima et d'un système de secours à accorder aux marins naufragés et à leurs familles, de même que sur la gestion des bureaux de placement pour marins.

On peut dire, en concluant, que les conditions des marins japonais se sont beaucoup améliorées, avec la puissance gran-

dissante du mouvement syndical. La navigation maritime a eu à faire face à de nombreuses difficultés pendant cette période de crise économique qui engendre un chômage croissant parmi les marins. Tel est le problème qui demande l'attention immédiate des marins japonais. La question d'une réduction des salaires devra être discutée par le Conseil paritaire maritime et on procédera certainement à une réduction du salaire de base, en raison de la dépression économique. Quelle que soit la politique qu'on adopte, le mouvement syndical aura à faire face à de très grandes difficultés, non seulement pour maintenir sa position actuelle, mais encore pour déterminer les voies à suivre dans son développement futur.

Ainsi que je l'ai dit plus haut, les marins ont pu obtenir des avantages grâce au mouvement syndical, mais il faut qu'ils puissent bénéficier encore de plus grandes garanties et d'améliorations de leurs conditions de travail, avant d'avoir atteint un niveau de vie satisfaisant. Lorsqu'on compare la situation des marins japonais à celle des chinois et des lascars, on constate certainement qu'elle est beaucoup plus favorable. Dans cet ordre d'idées, l'Union des marins japonais, de même que le mouvement syndical en son ensemble, ont de grandes responsabilités, du fait qu'ils doivent faire des efforts pour chercher à améliorer la situation de ces camarades d'Orient afin de les aider à obtenir un niveau équivalent à celui qui existe au Japon. Considérée sous cet angle, la question de la solidarité entre les travailleurs des pays orientaux — solidarité en faveur de laquelle s'emploie l'Union des marins japonais — est une chose si urgente, que nous avons en 1929 fait une tentative pour constituer une Conférence asiatique du Travail. C'est dans cette direction que nos efforts doivent tendre, dans le domaine national aussi bien qu'international. L'Union des marins japonais a une tâche gigantesque à accomplir pour arriver à une collaboration avec les travailleurs d'Occident. La consolidation du capital dans la navigation maritime d'un seul pays tend logiquement à se développer à l'avenir en une solidarité entre tous les capitalistes du monde. Les marins doivent s'unir contre cette concentration d'intérêts capitalistes, afin de sauvegarder leurs propres intérêts et de protéger la justice sociale. Il faut reconnaître, avec cela, que presque toute la législation sociale, obtenue pour les marins de même que pour d'autres travailleurs, a été le produit de la ratification des conventions que les quatorze sessions de la Conférence internationale du Travail, tenues depuis 1919, ont adoptées. C'est ainsi que le mouvement syndical des marins doit payer un tribut de reconnaissance au Bureau international du Travail et à son directeur, M. Albert Thomas, pour tous les services qu'ils nous ont rendus.

L'Union des marins japonais est convaincue qu'il est d'une grande importance d'établir une collaboration plus régulière et plus étroite entre le Bureau international du Travail et la Fédération internationale des ouvriers du transport, en vue du développement futur du mouvement syndical parmi les marins.

La délégation que l'I.T.F. compte envoyer cet automne en Extrême-Orient contribuera non seulement, dans une large mesure, à donner une impulsion nouvelle à l'esprit de solidarité international parmi les travailleurs, mais elle constituera également un premier pas vers l'établissement d'un mouvement syndical international en Orient. Nous espérons que la visite de la délégation aura comme conséquence la fondation d'un secrétariat de l'I.T.F. pour les pays d'Orient. Les travailleurs orientaux aspirent à avoir un centre international des groupements d'ouvriers des transports établi dans un de leurs pays, centre qui contribuera à unir les travailleurs des pays orientaux contre les patrons et contre le danger d'une exploitation impérialiste. Cette visite de l'I.T.F. aura sans nul doute comme résultat d'augmenter la collaboration entre les travailleurs du monde entier et d'approfondir, par un appui matériel et moral, le sentiment de solidarité entre les travailleurs d'Orient, solidarité pour laquelle l'Union des marins japonais est dans une large mesure responsable, en tant qu'un des principaux syndicats, non seulement du Japon mais de tout l'Orient. Il nous faut travailler pour réaliser une solidarité internationale entre les travailleurs d'Orient et ceux d'Occident afin de préparer de la sorte l'avènement d'une société socialiste.